

Таким чином, виходячи з вищенаведеного, доходимо до висновку, що з метою захисту прав та законних інтересів осіб, недопущення їх обмеження та звуження, а також необхідність вирівнювання становища всіх осіб, що гарантується Конституцією України, необхідним є законодавче врегулювання порядку кримінального провадження на морському чи річковому судні.

Список використаних джерел

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст. 349.
2. Наказ Генерального Прокурора України «Про затвердження Інструкції про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні» від 14 листопада 2012 р. № 112.
3. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 № 4651-VI Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013, № 9-10, № 11-12, № 13, ст. 88.
4. Конституція України: затверджена Законом України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР (із змін., внесеними згідно із Законом Країни від 1 лютого 2011 № 2952-VI (2952-17) // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141; 2011. – № 10. – Ст. 68.
5. Комарницька О.Б., Фрич В.І. Електронний ресурс – Режим доступу – file:///C:/Users/%D0%9C%D0%B0%D1%80%D1%8F%D0%BD%D0%BA%D0%B0/Downloads/Chcks_2013_5_12.pdf

Ключові слова: морське судно, річкове судно, кримінальне провадження, капітан судна, затримання особи.

Науковий керівник: к.н.ю., с. н.с., доцент Аверочкіна Т. В.

Кліпацька Ірина Анатоліївна

студентка 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»

КРИМІНАЛЬНА ЮРИСДИКЦІЯ ДЕРЖАВИ ПОРТУ: ОСНОВНІ ПІДХОДИ ТА ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ

Випадки існування небезпеки скоєння злочинів на борту іноземного судна, яке знаходиться в порту прибережної держави – є причиною юрисдикційних проблем. Конвенція ООН з морського права 1982 р. у ст. 27 встановлює загальне правило кримінальної юрисдикції на борту

іноземного судна — зазвичай така юрисдикція не здійснюється, але є виключення: коли наслідки злочину поширюються на прибережну державу; якщо злочин носить такий характер, що ним порушуються спокій в країні чи добрий порядок в територіальному морі; якщо капітан судна, дипломатичний агент чи консул держави прапора звернеться до місцевої влади з проханням про надання допомоги; якщо такі заходи необхідні для припинення незаконної торгівлі наркотичними засобами чи психотропними речовинами [1].

Для детального аналізу даного питання важливо звернути увагу на практику держав, яка склалась з цього приводу. Виділяють дві системи здійснення юрисдикції прибережною державою відносно іноземного судна — французьку і англійську. Також виділяють практику США.

Так, англійська система заснована на принципах, законодавчо закріплених з 1854 р. Відповідні органи влади прибережної держави здійснюватимуть юрисдикцію за відсутності угод між державами. Але на практиці абсолютна юрисдикція прибережною державою не здійснювалась щодо внутрішньої дисципліни на судні чи відносин між капітаном та екіпажем. Англійська система відмовляється від будь-якого втручання, визнаючи його можливим лише у випадках, коли: злочин може порушити порядок і спокій держави порту; злочин за наслідками виходить за межі судна; капітан судна чи консул просять про таке втручання. Подібною англійській системі є практика США, за якої місцева влада не може втручатися, крім випадків, коли порушується спокій і публічний порядок держави порту [2, с. 23-25]. Тому загалом можемо говорити про англо-американську систему здійснення кримінальної юрисдикції.

Французька система вважає за необхідне здійснення юрисдикції у всіх випадках скоєння злочину, незалежно від його характеру і наслідків. Така система була сформульована у рішенні *Avis 1806 p.*, де було зазначено наступне: судно, допущене в порт прибережної держави, повністю є предметом законів, які діють в даному місці; члени екіпажу підпадають під юрисдикцію місцевого суду, якщо вони скоїли злочин на борту проти осіб, які не належать до екіпажу судна; у випадках, коли вчинено злочин членом екіпажу проти іншого члена екіпажу, місцева влада не буде втручатись до тих пір, поки не надійде запрошення про сприяння або не порушуватиметься спокій порту [2, с. 24].

Як правило, питання кримінальної юрисдикції вирішуються державами у двосторонніх угодах про торговельне мореплавання. Прикладом є Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавання. Зазначається, якщо член екіпажу судна однієї з Договірних Сторін скоїть злочин на борту судна протягом його перебування у внутрішніх водах іншої сторони, влади такої сторони не переслідують його без згоди компетентної, дипломатичної або консульської особи першої Договірної Сторони,

якщо: наслідки злочину не поширюються на територію другої Договірної Сторони; злочин не порушує спокій чи громадський порядок і безпеку держави порту; переслідування не викликано необхідністю упередження незаконного розповсюдження наркотичних речовин; капітан судна не звернувся до слідчих органів; злочин не скоєно проти особи, яка не є членом екіпажу цього судна [3]. В Угоді між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство міститься аналогічне визначення, але виключення здійснення кримінальної юрисдикції, крім вище названих положень, доповнюється ще одним – якщо злочин за законами держави порту не розглядається як тяжкий злочин [4].

В Угоді між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Хорватія про морське торговельне судноплавство зазначено, що у разі скоєння правопорушення членом екіпажу судна, яке перебуває в іншій державі, компетентні органи держави порту переслідуватимуть його, якщо скоєне правопорушення кваліфікується як кримінальний злочин відповідно до національного законодавства держави, де перебуває судно [5].

Отже, бачимо приклад французької системи, коли важливим є сам факт вчинення злочину незалежно від того, який це злочин і які його наслідки.

Список використаних джерел

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права // Конвенція, Міжнародний документ, 1982 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_057
2. Колодкин А.Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / А.Л. Колодкин, Ю.В. Боброва, В.Н. Гуцуляк. – М.: Статут, 2007. – 637 с.
3. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавство // Угода, Міжнародний документ, 2000 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/300_011
4. Угода між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство // Угода, Міжнародний документ, 1996 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/792_036
5. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Хорватія про морське торговельне судноплавство // Угода, Міжнародний документ, 2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/191_029

Ключові слова: кримінальна юрисдикція, держава порту, судно, англо-американська система, французька система

Науковий керівник: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкіна Т. В.